MEL H: 107 (10)

CONSEIL GÉNÉRAL DU DÉPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS.

SESSION ORDINAIRE DE 1842.

RAPPORT

Fait par M. Delebecque,

AU NOM D'UNE COMMISSION SPÉCIALE (*),

SUR

LE TRACÉ A ADOPTER

POUR LE

CHEMIN DE FER

QUI DOIT RELIER

LA LIGNE DU NORD AU LITTORAL DE LA MANCHE.

FONDATION NATIONALE DES SCIENCES POLITIQUES
RÉSERVE

Mél. H° 107 (10)

~~Doc. H° 1494~~

(*) Les Membres de cette commission étaient MM. Armand, Cornille, Delebecque, Dessaux, Enlart, Petit et Pigault de Beaupré.

CALAIS,

IMPRIMERIE DE D. LE ROY, RUE DES BOUCHERIES, 199.

1843.

BIBLIOTHEQUE FNSP
1 280 884

44.636

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DES SCIENCES POLITIQUES

MESSIEURS,

La loi votée, dans la dernière session, pour l'établissement d'un chemin de fer de Paris à la frontière belge, a laissé indécise une question du plus haut intérêt pour ce département et pour la France tout entière. Cette loi porte que le chemin de fer du Nord aboutira, par voie d'embranchement, à un ou plusieurs points du littoral de la Manche, qu'elle n'a pas désignés.

Vous avez senti que, réuni dans une pareille circonstance, le Conseil général du Pas-de-Calais devait nécessairement faire connaître son opinion sur le choix d'une ligne, non moins importante que celle qui est déjà adoptée ; puisque, si l'une rapproche Paris de notre frontière du Nord et de Bruxelles, il s'agit par l'autre d'effacer, pour ainsi dire, la distance qui sépare la capitale de ce pays de celle de la Grande-Bretagne. Le Gouvernement et les Chambres, qui ont suspendu leur décision, ne peuvent manquer de prendre en sérieuse considération l'avis d'un Conseil composé d'hommes dévoués au bien public, indépendans, éclairés et parfaitement en mesure, par leur résidence habituelle dans le pays, d'apprécier tous les motifs qui doivent déterminer le parti à prendre.

La commission spéciale, instituée par vous, Messieurs, pour l'examen de cette grave question, m'a chargé de vous rendre compte du résultat des études auxquelles elle s'est livrée, et de vous soumettre un projet de délibération.

Il était impossible, sans doute, que la commission se dissimulât toutes les raisons d'intérêt départemental qui pourraient ici se produire, et qui auraient droit à l'examen le plus attentif; mais nous avons pensé qu'il valait mieux envisager uniquement les considérations d'intérêt national, qui surabondent dans cette question. C'était un moyen sûr de nous dégager des étroites préoccupations de localité.

Je dois d'abord vous donner connaissance d'une déclaration faite par deux Membres de la commission, dès l'ouverture de nos discussions. En voici la copie, textuellement extraite du procès-verbal de nos séances :

« Un membre déclare que la question du chemin de fer destiné à » rapprocher Paris de Londres, la France de l'Angleterre, ne lui paraît » devoir être décidée que par des considérations d'intérêt général ; qu'en » l'absence des résultats de l'enquête ordonnée par le Ministre des » travaux publics, et des études que ce fonctionnaire vient de prescrire » aux ingénieurs des ponts-et-chaussées, il est impossible de délibérer » avec connaissance de cause ; que le Conseil général du département » du Pas-de-Calais peut d'autant moins le faire, que l'intérêt départemental est engagé dans la question ; que si on la considère au point » de vue de cet intérêt, à part le sentiment de justice qui ne permet pas » que l'on dépouille une partie du département des avantages dont elle » a toujours joui, au profit d'une partie plus étendue de ce même département, couverte de voies navigable, il est évident qu'un plus grand » nombre de cantons est intéressé à la ligne de Calais à Arras, qu'à celle » de Boulogne à Amiens ; que toute discussion à ce sujet lui paraît inutile, » et qu'il croit devoir s'en abstenir. »

« Un autre Membre déclare qu'il adopte entièrement cette opinion, » en ajoutant que la ligne de Boulogne à Amiens est non-seulement la » plus directe et la plus prompte pour établir les communications entre » la France et l'Angleterre, mais encore qu'elle présente une grande » facilité à établir sur l'étendue presque générale de son parcours. »

Bien que les deux honorables Membres eussent ainsi manifesté l'intention de ne prendre aucune part aux travaux de la commission, ils ont néanmoins assisté à toutes ses séances. Vous jugerez, Messieurs, par le résumé qui va suivre, si leurs appréhensions, d'ailleurs consciencieuses, avaient quelque fondement.

Le sujet que nous avons à traiter intéresse tout à-la-fois la défense du pays, nos relations avec les nations voisines, notre prospérité agricole, commerciale et industrielle, et les finances de l'Etat. Parcourons rapidement ces divers côtés de la question, après avoir toutefois défini les systèmes qui semblent destinés à se disputer la préférence.

Le chemin de fer du Nord doit, aux termes de la loi, se compléter par un embranchement sur le littoral de la Manche, et établir ainsi une communication directe entre la France et l'Angleterre. Il n'est pas moins nécessaire qu'il rattache au même littoral la ville de Lille. Il n'est pas possible de laisser une cité si populeuse, si riche, si commerçante, placée à vingt ou trente lieues de nos ports, tandis qu'elle n'est plus séparée des ports belges que par un intervalle de trois ou quatre heures. Ce serait la jeter dans le mouvement commercial de l'étranger, la séparer en quelque sorte du royaume et nous dépouiller au profit de nos voisins.

Il y a donc ici deux nécessités également impérieuses à satisfaire, et cela peut avoir lieu des deux manières suivantes:

1° En établissant une ligne de fer d'Amiens à Boulogne, et une autre ligne de Lille à Dunkerque ou à Calais;

2° En établissant une ligne de fer d'Arras à Calais, et une autre ligne partant de Lille et allant se confondre à Aire dans la précédente.

Voyons lequel de ces deux systèmes est le plus favorable aux intérêts nationaux que nous avons mentionnés tout-à-l'heure.

Un des plus grands avantages du chemin de fer du Nord, c'est de permettre à l'action gouvernementale de se porter rapidement, elle et les forces dont elle dispose, sur nos frontières septentrionales, si jamais elles étaient menacées. Ce chemin, tel qu'il a été voté, aboutit à la plus impor- 1° Défense du pays.

tante de nos places fortes de ce côté, à Lille, qui peut être considérée comme le point central de la défense. Par une disposition heureusement conçue, il dévie à l'est vers Douai, et va, par un embranchement, rejoindre Valenciennes, en se rapprochant de Maubeuge, Avesnes, Bouchain, Landrecies, le Quesnoy. Les troupes et le matériel répartis entre ces différentes places peuvent ainsi être dirigés instantanément vers le lieu où il importerait le plus de les réunir ; de telle sorte que nos moyens de défense se multiplient par leur concentration immédiate. Une disposition analogue n'est-elle pas évidemment nécessaire pour relier de même, vers l'Ouest, les places de Béthune, St.-Venant, Aire, St.-Omer, Calais et Dunkerque à la ville de Lille, et pour mettre l'importante ville d'Arras en communication avec toutes ces places ? Par-là, leurs garnisons et les approvisionnemens que plusieurs d'entre elles renferment dans leurs arsenaux, pourraient être rassemblés au premier signal, et repousser toute agression de notre territoire. Le chemin de fer serait ainsi, non-seulement une nouvelle source de prospérité pour les intérêts pacifiques de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, mais encore un nouvel élément de sécurité, de force et de puissance militaire pour notre pays.

Il n'est pas besoin d'une longue démonstration pour faire voir qu'une ligne de fer, établie d'Amiens à Boulogne, n'offrirait pas ces précieux avantages, et qu'ils ne se trouveraient pas non plus au même degré dans un *rail-way* de Lille à Dunkerque. Ajoutons que celui-ci courrait, en cas de guerre, le risque d'être coupé par le premier parti de maraudeurs étrangers qui battrait la campagne ; tandis que la ligne d'Arras à Calais se trouvera protégée par les places fortes qu'elle doit desservir, ainsi que par la Lys, par le canal de Neuf-Fossé et par la rivière canalisée d'Aa.

2° Relations internationales.

Les chemins de fer sont destinés à rapprocher les populations et les affaires. Quand ils touchent aux extrémités d'un pays, ils mettent l'intérieur même de ce pays en contact avec ses voisins. Pour que le contact produise tous les résultats désirables, il faut qu'il ait lieu par des voies directes, sûres, satisfaisant au plus grand nombre possible de besoins, et pouvant compter sur une continuelle et nombreuses fréquentation.

La ligne d'Amiens à Boulogne remplit en partie ces conditions : elle est la plus courte pour atteindre le littoral. Celle d'Amiens à Calais par

Arras présente un développement d'environ neuf lieues de plus, ce qui équivaut à une heure de temps, ou à peu près. Mais la traversée de Boulogne à Douvres dure plus que celle de Calais à Douvres : la différence est généralement d'une demi-heure pour le passage de France en Angleterre, et d'une heure un quart pour le retour d'Angleterre en France. Une favorable compensation s'établit ainsi, quant à la distance, au profit de la ligne de Calais ; car la plupart des voyageurs se féliciteront de passer un peu plus de temps sur les voitures d'un chemin de fer, à la condition d'en passer un peu moins sur un paquebot.

Tout prouve, d'ailleurs, que la traversée maritime offre plus de sécurité et plus de garanties d'exactitude par Calais que par Boulogne. C'est la voie de Calais qui est suivie par les dépêches officielles du Gouvernement français ; c'est elle qui est préférée pour le même objet par l'amirauté anglaise ; enfin, c'est cette voie qui est en possession presque exclusive du transport des marchandises d'or et d'argent. Sur 200 millions qui passent annuellement le détroit, il y en a 198 qui s'embarquent ou débarquent à Calais.

Le départ et l'arrivée des paquebots ne pouvant avoir lieu à toutes les heures du jour, à cause de la marée basse, il ne saurait y avoir d'autre moyen, dans l'un et l'autre port, que l'embarquement et le débarquement sur rade, pour prévenir toute solution de continuité entre les transports en chemin de fer et les transports maritimes. Il est donc de la plus haute importance de choisir le port où le service des rades est mieux assuré. Les renseignemens que nous avons recueillis établissent qu'à cet égard Calais l'emporte sur Boulogne. C'est même un fait indiqué par la position géographique de ces deux villes.

La voie de Boulogne ne saurait non plus répondre à un aussi grand nombre de besoins. Elle ne conduirait que vers Paris et le midi de la France, laissant de côté les départemens du Pas-de-Calais et du Nord, pays de commerce et d'industrie, qui ont avec l'Angleterre d'innombrables rapports d'affaires, que l'on ne doit cependant pas compter pour rien. En touchant à un point trop méridional de nos côtes, elle nous ferait perdre le passage des voyageurs et le transit commercial vers les pays du Nord et du Nord-Est, vers la Belgique, la Hollande, les bords du Rhin, l'Alle-

magne. Les ports d'Ostende et d'Anvers s'en enrichiraient; déjà même des habitudes commerciales s'établissent de ce côté à notre préjudice; il est urgent d'y remédier, en créant des moyens de transport aussi prompts que ceux de nos rivaux, et mieux appropriés aux convenances des voyageurs et du commerce. Tel est le but que nous atteindrions par la ligne de Calais à Arras, avec bifurcation d'Aire sur Lille, bifurcation par laquelle le trajet de Londres à Bruxelles n'exigerait que neuf heures trois quarts, tandis qu'il est, par Ostende, de seize heures un quart. Un autre motif bien puissant de préférence se joint encore à cette plus grande brièveté : c'est de substituer une traversée maritime de trois heures ou trois heures et demie, à une traversée qui, de Londres à Ostende, ne dure pas moins de quatorze heures. Nous pourrions donc, avec ce système, reprendre à nos voisins les avantages dont ils s'emparent; il répond, d'ailleurs, comme nous l'avons dit, aussi bien que le système contraire, aux besoins de nos rapports avec l'Angleterre.

Voyons s'il peut, en outre, soutenir la comparaison sous le point de vue de la fréquentation probable, laquelle doit témoigner, en définitive, du degré d'activité de nos relations internationales. La ville de Boulogne se prévaut avec raison de son importance et des nombreux voyageurs qui affluent dans son port. Il est évident qu'à cet égard, elle l'emporte de beaucoup sur Calais. Mais, parmi ces voyageurs, n'en est-il pas bon nombre qui ne vont qu'à Boulogne et pas au-delà, et qui, par conséquent, ne doivent pas entrer ici en ligne de compte? Tous ceux qui débarquent aujourd'hui à Boulogne, pour se rendre soit à Paris, soit sur quelque autre point du royaume, ne débarqueront-ils pas de même à Calais? et nos relations internationales en seront-elles compromises? non, sans doute.

3° Prospérité agricole, commerciale et industrielle.

Aux voyageurs destinés au parcours intégral des lignes de fer, et venant de l'étranger, ou y allant, il faut, au surplus, ajouter ceux qui doivent s'en servir sans sortir du pays. Il faut aussi faire attention au progrès que ne peut manquer d'amener, dans les affaires de tout genre, l'accélération des transports à l'intérieur. Quel est celui des deux systèmes opposés qui promet, sous ce rapport, les résultats les plus importaus et les plus indubitables? Poursuivons notre examen comparatif.

On trouve d'abord sur la voie d'Amiens à Boulogne la ville d'Abbeville

et son arrondissement, dont les productions agricoles ou industrielles donnent lieu à un mouvement d'affaires qui s'élève annuellement à 14 millions. Viennent ensuite les communes, relativement importantes, de Montreuil et d'Étaples, situées dans des contrées peu riches, peu industrieuses et n'ayant qu'une faible population. Il en est de même de la plus grande partie de l'arrondissement de Boulogne, dont le chef-lieu doit son importance à des causes tout autres que l'agriculture ou l'industrie (1). Il n'y a donc là que de bien faibles élémens de prospérité publique à développer. Si nous passons maintenant en revue les localités que doit traverser la ligne d'Amiens à Calais par Arras, nous trouvons que l'arrondissemeut dont cette dernière ville est le chef-lieu produit par année, en graines grasses et autres, en farines, huiles, bestiaux, cotons filés, dentelles, rouenneries, batistes, etc., etc., environ 39 millions. Dans l'arrondissement de Béthune, les toiles et les graines donnent, à elles seules, 12 millions 700 mille francs, auxquels s'ajoutent, pour les communes de Lillers et d'Aire, 1,250,000 fr. provenant des mêmes sources. Les moyens d'évaluation nous ont manqué pour les autres produits dans cette partie du parcours. Qui ne connaît les richesses de l'arrondissement de St.-Omer et les nombreux établissemens manufacturiers ou industriels de la vallée d'Aa ? Les données que nous avons pu recueillir seulement sur les fabriques de draps et autres étoffes de laine, sur les usines à farine et sur les graines, en portent la valeur, dans cet arrondissement, à 9,500,000 fr. Enfin, la sucrerie indigène, dans de nombreuses fabriques disséminées sur toute la ligne, donne 8,984,000 fr. Ces différens chiffres, qui ne comprennent ni Calais, ni les environs de cette ville, forment un total de 71,434,000 fr.

Des renseignemens non moins favorables pourraient être produits sur les contrées qu'aurait à traverser la ligne de Lille à Aire. Ils prouveraient que ces contrées peuvent au moins soutenir la comparaison avec le parcours de Lille à Dunkerque (2).

---

(1) Si nous nous abstenons ici de toute explication sur ces causes, c'est, en grande partie, par égard pour les sentimens modestes d'un honorable magistrat municipal que nous sommes si heureux de voir présider à nos délibérations.

(2) Nous reconnaissons que cette cemparaison des produits et du mouvement commercial sur les deux lignes est incomplète, parce que nous n'avons pas eu des renseignemens suffisans sur tous les points.

De telles richesses annoncent une fertilité de sol, une puissance industrielle contre lesquelles évidemment la ligne rivale ne saurait lutter. Elles dénotent dans la population une activité de travail qui, secondée par la rapidité des communications, peut accroître d'une manière indéfinie la prospérité du pays. C'est donc vraiment de ce côté qu'il y a des développemens à espérer, et une voie de fer sera le gage certain de ces développemens, auxquels la France entière est intéressée.

Pour confirmer ces prévisions, s'il en était besoin, il suffirait de comparer le chiffre des populations sur l'une et l'autre ligne. Les communes importantes sont, d'une part, Amiens, Abbeville, Montreuil, Etaples et Boulogne, qui ont ensemble 95,000 habitans; d'une part, ce sont Amiens, Albert, Bapaume, Arras, Béthune, Lillers, Aire, St.-Omer, Calais et St.-Pierre, qui n'en comptent pas moins de 145,000.

Afin de pousser encore plus loin la certitude à cet égard, prenons, Messieurs, la carte du pays, et formons sur toute l'étendue des deux lignes une zône ayant, de chaque côté, douze kilomètres de largeur. Relevons, d'après les récensemens officiels, le nombre des habitans de toutes les communes que comprend cette zône, et comparons. Sur la voie d'Amiens à Boulogne, on compte par kilomètre parcouru 1,496 individus; sur la voie d'Arras à Calais, 3,303, c'est-à-dire plus que le double à l'avantage de celle-ci.

4° Finances de l'État.

Cette supériorité de richesse publique et de population, susceptible de tant d'accroissemens, assure, d'ailleurs, au chemin de fer une fréquentation continuelle, dont les produits offriront, il faut l'espérer, un convenable intérêt des frais énormes de premier établissement et un moyen de pourvoir à l'entretien et aux réparations. Le Pas-de-Calais et le Nord ressemblent beaucoup à la Belgique pour la conformation du sol, pour les habitudes de la vie, pour l'activité des affaires. Chez nos voisins, le nombre des voyageurs transportés par les chemins de fer égale annuellement la moitié de la population totale. C'est un fait démontré par l'expérience de plusieurs années. S'il en était de même parmi nous, et, certes la supposition n'est point hasardée, nous aurions déjà, sans compter les

étrangers, environ 900,000 voyageurs par an, puisque les deux départemens ont ensemble 1,770,319 habitans.

L'expérience nous apprend encore que ce qui alimente le plus les chemins de fer, ce ne sont pas les voyages d'une extrémité à l'autre, mais bien le parcours d'un point de la ligne à un autre point.

Les parcours partiels donnent en France :

Sur le chemin de fer de Paris à Corbeil,		40 sur 100 de la recette to-	[tale.
Idem	de Lyon à St.-Etienne,	69	*Idem.*
Idem	de Givors à St.-Chamond,	85	*Idem.*

En Belgique, les localités intermédiaires produisent :

Sur le chemin de fer de Bruxelles à Liége,		66 sur 100 de la recette to-	[tale.
Idem	de Bruxelles à Anvers,	57	*Idem.*
Idem	de Bruxelles à Gand,	62	*Idem.*
Idem	de Gand à Malines,	65	*Idem.*
Idem	de Gand à Louvain,	80	*Idem.*

En Angleterre :

Sur le chemin de fer de Londres à Southampton	79	*Idem.*

Vous voyez, Messieurs, que, sans la ressource des parcours partiels, le produit total serait généralement diminué de plus de moitié.

Le même effet n'est-il pas inévitable pour le chemin dont nous nous occupons, si, au lieu de le tracer au milieu des populations si actives et si riches qui se pressent sur le sol du Pas-de-Calais et du Nord, on le reléguait sur les bords de la mer, dans des contrées habitées par une population rare et pauvre, loin de tous établissemens industriels ou manufacturiers? Peu fréquenté alors par les indigènes, n'ayant guère de voyageurs étrangers pendant la saison d'hiver, ne serait-il pas tout-à-fait improductif, exposé même à voir ses rails en proie à la rouille? Que dire de l'hypothèse où un seul coup de canon tiré en Europe viendrait fermer la mer? Assurément, il n'y aurait plus, dans ce cas, de fréquentation ni

en hiver, ni en été; tandis que l'on peut considérer la plus forte partie du revenu assuré à l'autre tracé, comme parfaitement indépendante des saisons et des cas de guerre.

Examinons enfin les dépenses de premier établissement dans les deux systèmes.

Nous admettrons que les conditions soient égales, quant aux dispositions du terrain, et qu'il n'y ait pas, sous ce rapport, plus de dépenses à faire d'un côté que de l'autre; ce qui serait cependant contestable. Nous ne nous arrêterons pas sur les difficultés que l'on rencontrerait infailliblement entre Abbeville et Boulogne, alors que, pour éviter des obstacles infranchissables peut-être, on serait obligé de se rapprocher du sable mouvant des dunes, qui, en plusieurs endroits, ne sont ni immobilisées, ni immobilisables. Nous ne prendrons que des chiffres pour termes de comparaison.

Le trajet d'Amiens à Boulogne a environ 16,000 mètres, 4 lieues, de plus que le trajet d'Arras à Calais, ce qui entraînerait un surcroît de dépense d'au moins 4,800,000 fr.

Mais nous ne devons pas, nous ne pouvons pas nous arrêter à la supposition où il ne serait établi que l'une ou l'autre de ces deux lignes. Il faut que les deux systèmes complets, entre lesquels l'option doit avoir lieu, soient mis en présence.

La voie d'Amiens à Boulogne et celle de Lille à Calais ont ensemble une étendue de	229,500 mètres (57 lieues).
La voie d'Amiens à Boulogne et celle de Lille à Dunkerque ont ensemble une étendue de.	199,400 mètres (50 lieues).
La voie d'Arras à Calais, avec bifurcation d'Aire sur Lille, n'a qu'une étendue de.	153,800 mètres (38 lieues).

Vous voyez, Messieurs, qu'il y a, dans les deux premières hypothèses, d'une part, 19 lieues, et d'autre part, 12 lieues de plus à parcourir que

dans le système contraire, ce qui donnerait un accroissement de dépense, dans le premier cas, de 22,800,000 f., et dans le second cas, de 14,400,000 f. Nous n'avons pas besoin de faire remarquer combien est importante l'économie qui peut s'obtenir, au profit de l'État, par l'adoption de la ligne qui doit traverser le centre de notre département.

Cette ligne, outre la bifurcation d'Aire à Lille, pourrait encore recevoir le plus utile complément, au moyen d'une ligne accessoire partant de Watten et se dirigeant sur Dunkerque. Pour desservir cette ville, aussi importante comme port militaire que comme port de commerce, pour la mettre en communication directe avec le centre de la France, tout en la rattachant à Lille, il suffirait d'un parcours de 6 lieues et demie, ce qui laisserait encore subsister, sur le tracé rival le moins étendu, une différence en moins de 5 lieues et demie et une économie de 6,600,000 fr.

Pour établir les différens chiffres de dépenses ci-dessus indiqués, nous avons supposé que la construction des chemins de fer coûterait, terme moyen, 1,200,000 fr. par lieue. Dans la comparaison qui nous occupe, peu importe que cette évaluation soit au-dessus ou au-dessous des futures réalités. Le résultat sera identique pour les deux systèmes opposés, en admettant, comme nous l'avons fait, que les conditions de terrain soient les mêmes de part et d'autre.

Nous mettons sous vos yeux un tableau qui rendra plus palpables les termes de cette comparaison :

TRACÉS.	ÉTENDUE du parcours.	DÉPENSE.	TRACÉS.	ÉTENDUE du parcours.	DÉPENSE.
De Boulogne à Amiens. .	31 lieues.	37,200,000 f.	D'Arras à Calais.	27 lieues.	32,400,000 f.
De Boulogne à Amiens et de Lille à Calais	57 lieues.	68,400,000	D'Arras à Calais, d'Aire à Lille et de Watten à Dunkerque.	44 l. 1/2.	53,400,000
De Boulogne à Amiens et de Lille à Dunkerque. .	50 lieues.	60,000,000	D'Arras à Calais et d'Alre à Lille	38 lieues.	45,600,000

D'après ces données financières, le choix peut-il être douteux pour

qui voudra, tout en tenant compte des nécessités inhérentes à une si grande entreprise, se montrer le zélé défenseur des deniers de l'État ?

Tels sont, Messieurs, les différens aspects sous lesquels la question a été envisagée par votre commission spéciale. Défense du pays, relations internationales, prospérité agricole, commerciale et industrielle, finances de l'Etat : ce sont là de grands intérêts qui sont assurés de trouver dans cette assemblée d'unanimes sympathies, quelle que soit, d'ailleurs, l'opinion de chacun de nous sur le moyen de servir mieux ces intérêts dans le vœu que nous avons à formuler.

Votre commission s'est posée la question complèxe que voici :

Entre la ligne de fer qui irait d'Amiens à Boulogne, avec ou sans la ligne allant de Lille, soit à Calais, soit à Dunkerque, et la ligne de fer qui irait d'Arras à Calais, avec ou sans l'embranchement d'Aire sur Lille et celui de Watten sur Dunkerque, quelle est celle qui doit être préférablement demandée par le Conseil général de ce département ?

Cette question ayant été mise aux voix, cinq membres de la commission snr sept ont adopté le tracé d'Arras à Calais, comme étant évidemment le plus conforme aux intérêts de la défense du pays, de nos relations internationales, de notre agriculture, de notre commerce, de notre industrie, enfin des finances de l'Etat.

Nous vous proposons, Messieurs, de sanctionner ce vote par une délibération expresse du Conseil général.

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL

de la Séance du 19 Septembre 1842.

Un membre de la 5e commission présente au conseil un rapport sur la direction à donner au chemin de fer qui doit correspondre avec l'Angleterre, et après avoir développé tous les avantages que la ligne par Calais vient offrir sous le rapport de la défense du pays, de nos relations internationales, de la prospérité agricole, industrielle, commerciale, et des finances de l'Etat, il conclut, au nom de cette commission, à ce que le Conseil émette un avis favorable à la ligne d'Amiens à Calais par Arras, Béthune, Aire et St.-Omer, à laquelle pourrait être ajouté un embranchement sur Lille et un autre sur Dunkerque.

Les conclusions de ce rapport, dont la lecture a été écoutée avec un vif intérêt, n'ayant été nullement contestées,

L'adoption en est prononcée.

Le Conseil décide, en outre, sur la demande de quelques-uns de ses Membres, que ce rapport sera inséré en son entier dans le procès-verbal de la séance et imprimé à 1,200 exemplaires.